Deutscher Bundestag **Drucksache 15/343**

15. Wahlperiode 21. 01. 2003

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Birgit Homburger, Dr. Christian Eberl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/252 –

Sicherheit des Schiffverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Eindruck der Havarie des Tankers „Prestige“ vor der Küste von Galizien hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, erklärt, Deutschland und Frankreich hätten sich darauf verständigt, sich gemeinsam für eine Verschärfung und eine frühzeitigere Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen im Seeverkehr einzusetzen (Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Nr. 479). Die Folgen derartiger Unglücksfälle seien ein weltweites Problem, weshalb darauf hinzuwirken sei, dass die Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt in internationalen Gremien intensiver vorangebracht wird. Deutschland und Frankreich würden im EU-Verkehrsministerrat deshalb ein umfangreiches Maßnahmenpaket einbringen, wonach die Mitgliedstaaten der IMO (International Maritime Organisation) aufgefordert werden sollen, unverzüglich Konsequenzen aus der Havarie der „Prestige“ zu ziehen.

Unterdessen berichten die Medien von Umsetzungsdefiziten des „Pariser-Memorandums o. U.“. Einige europäische Länder hätten die Konvention, die die Hafenkontrolle von 25 % aller einlaufenden Schiffe einer Flagge vorsieht, nicht unterzeichnet, andere Länder vollzögen die Konvention nur unzureichend.

1. Welche Verhandlungen und bilateralen Gespräche mit der französischen Regierung sind seit dem Untergang der „Prestige“ im Zusammenhang mit der Sicherheit mit welchen konkreten Ergebnissen geführt worden und wie lauten die weiteren Planungen?

Als Konsequenz aus der Katastrophe des Tankers „Prestige“ haben sich Bundeskanzler Gerhard Schröder und Präsident Jacques Chirac im November 2002 darauf verständigt, gemeinsam für ein baldiges Verbot von Ein-Hüllen-Öltankern in Europa einzutreten. Auch die Verkehrsminister beider Länder haben ihre Zielvorgaben zur Schiffssicherheit abgestimmt. Deutschland und Frankreich

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 17. Januar 2003 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

haben im Europäischen Rat „Verkehr“ und im Rat „Umwelt“ Anfang Dezember 2002 Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Tankersicherheit beschlossen. Der Europäische Rat in Kopenhagen hat die dort gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt und eine unverzügliche Umsetzung empfohlen.

Die bilaterale deutsch-französische Abstimmung zur Verbesserung der maritimen Sicherheit wird fortgesetzt.

2. Welche regelmäßigen Sonderprüfungen für Schiffe in Abhängigkeit von Alter und Ladung sind der Bundesregierung bekannt?

Nach der geänderten Hafenstaatkontrollrichtlinie, deren Umsetzung europaweit vorgezogen wird, sind bestimmte Risikoschiffe jährlich mindestens einmal einer erweiterten Untersuchung zu unterziehen. Dazu zählen

- Gas- und Chemikalientankschiffe, die älter als 10 Jahre sind,
- Massengutfrachter, die älter als 12 Jahre sind,
- Öltankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 3 000, die älter als 15 Jahre sind und
- Fahrgastschiffe, die älter als 15 Jahre sind.

Daneben finden regelmäßig konzertierte Besichtigungsaktionen im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris MoU) statt. Diese greifen Mängeltrends aus den Kontrollstatistiken auf oder evaluieren die Einführung neuer Konventionen, indem bestimmte Schiffstypen bzw. Kontrollbereiche besonders unter die Lupe genommen werden.

Nach den Beschlüssen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur schnelleren Aussonderung von Ein-Hüllen-Tankern müssen die älteren Ein-Hüllen-Tanker ab dem Jahr 2005 bzw. ab dem Jahr 2010 einer zusätzlichen verschärften Kontrolle (Zustandsbewertungsschema = Condition Assessment Scheme (CAS)) unterzogen werden.

3. Wenn es welche gibt, durch wen werden diese durchgeführt, und wenn es keine gibt, warum nicht?

In den Häfen aller Vertragsstaaten des Paris MoU werden Hafenstaatkontrollen durchgeführt: Belgien, Kanada, Kroatien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Island, Irland, Italien, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Russland, Spanien, Schweden und Vereinigtes Königreich. Für Deutschland nimmt die See-Berufsgenossenschaft (See-BG) die operativen Aufgaben wahr; das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) übt die Fachaufsicht aus und hat politisch-konzeptionelle Aufgaben.

Das Zustandsbewertungsschema im Zusammenhang mit der schnelleren Aussonderung von Ein-Hüllen-Tankern ist von den Klassifikationsgesellschaften im Auftrag der Flaggenstaaten durchzuführen.

4. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine weitere Verkürzung der von der IMO bis 2015 befristeten Ausphasung für Einhüllentanker möglich, und wenn ja, wie will die Bundesregierung diese Verkürzung betreiben?

Ein Vorschlag der Kommission für eine EU-regionale Verkürzung der Aussonderungsfristen für Ein-Hüllen-Tanker liegt mit Datum vom 20. Dezember 2002

seit Anfang des Jahres vor und wird von Deutschland nachdrücklich unterstützt.

Über die Einbringung eines entsprechenden Vorschlags zur weltweiten Verkürzung der Aussonderungsfristen bei der IMO seitens der Mitgliedstaaten der EU ist in den nächsten Wochen im Rahmen der Gemeinschaft zu beraten. Die Bundesregierung wird sich, wie auf dem Verkehrsministerrat am 6. Dezember 2002 vereinbart, und von Umweltrat und Europäischem Rat nachdrücklich unterstützt, an gemeinsamen Schritten der EU-Staaten beteiligen.

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist die weitere Verkürzung auch der im Rahmen der IMO von der Staatengemeinschaft beschlossenen Ausphasungsfristen für Ein-Hüllen-Tanker dem Grund nach möglich. Dazu ist die Lebensdauer der weltweit noch vorhandenen Ein-Hüllen-Tanker weiter zu verkürzen und rechtzeitig in den Neubau von neuen Doppelhüllen-Tankern zu investieren.

5. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung von Klassifikationsgesellschaften, bei der Hafenstaatkontrolle oder durch andere regelmäßig oder stichprobenmäßig Festigkeitskontrollen von Schiffen (in Abhängigkeit von Alter und Ladung) durchgeführt?

   Wenn ja, von wem und auf welche Weise, und wenn nein, warum nicht?

Die Klassifikationsgesellschaften nehmen im Auftrag der Flaggenstaaten nach der IMO-Resolution 744(18) im Rahmen des so genannten „Enhanced Survey Program“ unter anderem Dickenmessungen vor. Alle 5 Jahre wird jedes Schiff einer Komplettkontrolle (auch innen) unterzogen.

Die Hafenstaatkontrolle prüft anhand der Zeugnisse, ob die Klassifikationsgesellschaft dieser Aufgabe nachgekommen ist. Sie nimmt Sichtkontrollen auf Korrosion und Aufwölbungen sowie Beschädigungen vor. Dickenmessungen sind nicht möglich; in Zweifelsfällen werden diese aber in Auftrag gegeben. Ladetanks und angrenzende Räume können nur im unbeladenen, gasfreien Zustand, also durch die Hafenstaatkontrolle in aller Regel nicht von innen, besichtigt werden.

6. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um auf nationaler und auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass die Mitgliedstaaten verbindliche Absprachen mit der Mineralöl- bzw. Verladungsindustrie treffen, wonach insbesondere Öl künftig nicht mehr in älteren Einhüllentankern transportiert werden soll?

Die Bundesregierung unterstützt die Initiativen der Europäischen Kommission, dass sowohl die Verwendung von Ein-Hüllen-Tankern beim Transport von Schwerölen einzustellen ist, als auch dass das bisher beschlossene Phasing-Out des Transports sonstiger Öle in Ein-Hüllen-Tankern zu verkürzen ist. Bei der Umsetzung der Verkürzung des Phasing-Out von Ein-Hüllen-Tankern muss weiterhin eine sichere Rohölversorgung Deutschlands und Europas gewährleistet sein. Allein schon wegen der geographischen Gegebenheiten ist aus Sicht der Bundesregierung eine Lösung der Fragen auf europäischer Ebene und nicht auf Ebene einzelner Mitgliedstaaten sinnvoll. Ein rein nationaler Alleingang würde wegen der geographischen Enge bei den Schifffahrtswegen wohl kaum zu einer Verminderung eines potentiellen nationalen Umweltrisikos führen, hätte aber deutliche Wettbewerbsnachteile für deutsche Häfen und Reedereien zur Folge. Die Bundesregierung wird daher Gespräche auf nationaler und europäischer Ebene führen.

7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Öl-Ein- und -Ausfuhr aus den deutschen Seehäfen, der mit Nicht-Doppelhüllentankern durchgeführt wird?

Im Jahr 2001 wurden laut amtlicher Statistik des Statistischen Bundesamtes in der Gütergruppe Erdöl, Mineralölprodukte und Gase 48,3 Mio. t über deutsche Häfen eingeführt. Die Ausfuhr über deutsche Häfen betrug im gleichen Zeitraum 12,0 Mio. t.

Eine Differenzierung dieser Information nach Ein-Hüllen- oder Doppelhüllen-Tankern war in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

8. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den Anteil des Öltransports auf Nicht-Doppelhüllentankern durch gesetzliche Vorgaben und/oder verbindliche Absprachen mit der Industrie auf Null zu senken?

Den Rahmen für gesetzliche Regelungen bilden die internationalen Verpflichtungen Deutschlands aus dem SOLAS- bzw. MARPOL-Übereinkommen und dem Seerechtsübereinkommen. Verbindliche Absprachen mit der Industrie sind aus Sicht der Bundesregierung auf europäischer Ebene sinnvoll (s. auch Antwort auf Frage 6). Daher unterstützt die Bundesregierung die Initiative der Europäischen Kommission zu einer Partnerschaft mit der Industrie im Rahmen eines „Verhaltenskodex“ (siehe Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs „Prestige“, Dezember 2002).

9. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um von nationaler und europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass alle Maßnahmen zur Sicherheit der Schifffahrt auch mit den Beitrittsstaaten und anderen betroffenen und beteiligten Ländern abgestimmt werden?

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beabsichtigt, im Frühjahr 2003 mit seinem russischen Kollegen über die Sicherheit der Schifffahrt speziell in der Ostsee zu sprechen. Die Bundesregierung ist zudem daran beteiligt, Beitrittsstaaten bei der geforderten Übernahme der maritimen Sicherheitsstandards im Rahmen von Twinning-Projekten zu unterstützen.

Die Bundesregierung wird auch auf eine schnelle Umsetzung der Schlussfolgerung des Verkehrsrates vom 5./6. Dezember 2002 drängen, wonach die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten die erforderlichen Schritte unternehmen wird, um sicherzustellen, dass die beitrittswilligen Länder sowie andere Nachbarländer, einschließlich Russlands, sich an verbindlichen Maßnahmen zum Ausschluss der Beförderung von Schweröl in Ein-Hüllen-Tankern beteiligen.

10. Welche Schritte werden unternommen, damit die Beitrittsstaaten bereits vor der Aufnahme in die EU geeignete Maßnahmen zur Sicherheit der Schifffahrt ergreifen?

Beim Europäischen Rat „Verkehr“ hat die EU-Kommission angekündigt, mit den Beitrittsländern die im Rahmen des Beitrittsverfahrens ohnehin erforderliche Anpassung von rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen zur Sicherheit der Schifffahrt zu beschleunigen. Auch die ergänzenden Maßnahmen zur Verbesserung speziell der Tankersicherheit sollen von den Beitrittsländern übernommen werden. Die EU-Kommission prüft, inwieweit sie diesen Ländern bei ihren Bemühungen Hilfestellung leisten kann.

11. Wie ist der Stand der Umsetzung der von der IMO aufgestellten Forderung für Places of refuge (Notliegeplätze) in Deutschland und in den Mitgliedstaaten der EU, welche Voraussetzungen müssen diesbezüglich geschaffen werden und bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einem Bericht über den Stand der Vorbereitungen zu rechnen?

Auf Initiative des Generalsekretärs der IMO ist das Thema Notliegeplätze als ein Schwerpunktthema in das Arbeitsprogramm der IMO aufgenommen worden. In kurzer Zeit hat die IMO unter maßgeblicher Mitwirkung Deutschlands Entwürfe für Richtlinien für die Zuweisung von Notliegeplätzen erarbeitet. Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat im Dezember 2002 diese Entwürfe gebilligt und gleichzeitig den zuständigen Unterausschuss „Sicherung der Seefahrt" ermächtigt, die Richtlinien nach nochmaliger Überprüfung im Sommer 2003 direkt der Versammlung im Herbst 2003 zur Annahme vorzulegen.

Die EU hat bereits in Artikel 20 ihrer sog. Überwachungs- und Informationsrichtlinie 2002/59/EG auf diese in der Erarbeitung befindlichen Richtlinien der IMO Bezug genommen.

Diese Richtlinien bzw. Pläne umfassen die erforderlichen Vorkehrungen und Verfahren und berücksichtigen operationelle und umweltbedingte Sachzwänge, damit sichergestellt werden kann, dass Schiffe in Not, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden, unverzüglich einen Notliegeplatz anlaufen können.

Die Richtlinien und Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Not müssen auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden. Die Mitgliedstaaten müssen die Kommission bis zum 5. Februar 2004 über die von ihnen getroffenen Maßnahmen informieren.

National hat das BMVBW im Rahmen des Projekts „Maritime Notfallvorsorge" in der Teilprojektgruppe „Sicherheit des Schiffsbetriebs" eine umfassende Richtlinie für die Zuweisung eines Notliegeplatzes im Rahmen der maritimen Notfallvorsorge gemeinsam mit Vertretern der Küstenländer erarbeitet. Eine entsprechende nationale Richtlinie für die „Zuweisung eines Notliegeplatzes im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge" ist gemeinsam mit einem Entwurf über eine Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Zuweisung eines Notliegeplatzes im Dezember 2002 den Küstenländern zur Abstimmung zugeleitet worden.

12. Wo gibt es in Deutschland Nothäfen, Places of refuge für Seeschiffe und für welche Schiffsgrößen?

Gemeinsam mit den zuständigen Hafenkapitänen ist in Deutschland eine Bestandsaufnahme möglicher Notliegeplätze durchgeführt worden. Hierbei wurden systematisch die jeweiligen Besonderheiten der unterschiedlichen Liegeplätze erfasst und dem Havariekommando als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt. Es wurden entlang der deutschen Küsten und in den Seehäfen mehr als 40 Liegeplätze identifiziert, die sich im Einzelfall als Notliegeplatz eignen. Darüber hinaus wird geprüft, ob im Bereich der Jademündung und in Cuxhaven zusätzlich zu diesen Liegeplätzen in Deutschland speziell hergerichtete Notliegeplätze eingerichtet werden können. Da es sich bei der Zuweisung eines Notliegeplatzes immer um eine Einzelfallentscheidung handelt, kann praktisch jeder geeignete Liegeplatz als Notliegeplatz in Frage kommen. Bei einer entsprechenden Entscheidung über einen Notliegeplatz sind umfangreiche Entscheidungskriterien zu beachten.

13. Auf welche Weise kann gewährleistet werden, dass die Flaggenstaaten, insbesondere die so genannten „offenen Register“, ihre Verpflichtungen aus internationalen Übereinkommen zur effektiven Kontrolle und Überwachung von Schiffen unter ihrer Flagge erfüllen und wie ist die Haltung der IMO im Hinblick auf die Einführung eines entsprechenden Audit-Verfahrens?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die offenkundigen Mängel im Bereich der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes in der internationalen Handelsschifffahrt weniger auf das Fehlen entsprechender Vorschriften, als hauptsächlich auf die mangelnde Anwendung und Kontrolle der existierenden internationalen Vorschriften durch gewisse Flaggenstaaten zurückzuführen sind und wertet dabei das fortlaufende Erscheinen bestimmter Flaggenstaaten in „Schwarzen Listen“ der Hafenstaatkontrollvereinbarungen als Indikator für eine defizitäre Aufgabenerfüllung im Hinblick auf wichtige Sicherheitsübereinkommen insgesamt. Dabei wird zugrunde gelegt, dass einige „offene Register“ Schiffsregistrierungen über das Internet ohne vorangehende Eingangsbesichtigung ermöglichen, eine effektive Kontrolle der Schiffe mangels einer vorhandenen Überwachungsorganisation nicht oder nur unzureichend durchgeführt wird und oftmals die vom jeweiligen Flaggenstaat ausgestellten Schiffszeugnisse einen mängelfreien und mit dem tatsächlichen Zustand des Schiffs nicht übereinstimmenden Sicherheitsstandard dokumentieren.

Die Europäische Union hat mit der Änderungsrichtlinie 2001/106/EG zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit und die Verhütung von Verschmutzung an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten befahren (Hafenstaatkontrolle) vom 19. Dezember 2001 wirkungsvolle Gegenmaßnahmen gegen Schiffe ergriffen, die wegen ihres schlechten Erhaltungszustands, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein offenkundiges Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Meeresumwelt darstellen. Danach wird – unter anderem – einem Schiff der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert, sofern dieses Schiff die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht des Paris MoU veröffentlichten „Schwarzen Liste“ als Staat mit „sehr hohem“ oder „hohem“ Risiko aufgeführt ist und in den vorausgegangenen 3 Jahren mehr als einmal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaats des Paris MoU festgehalten wurde. Diese Maßnahmen stellen neben den nach den internationalen Übereinkommen möglichen Festhaltungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle aus Sicht der Bundesregierung eine wirkungsvolle Sanktion der europäischen Hafenstaaten bei der Bekämpfung des „substandard shipping“ dar.

Um der trotz der genannten Sanktionen weiterhin festzustellenden defizitären Aufgabenerfüllung durch gewisse Flaggenstaaten weltweit entgegenzutreten, hat die Bundesregierung im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz vom Januar 2001 in Tokio gemeinsam mit 22 europäischen und außereuropäischen Staaten ein Programm zur Verstärkung des Schutzes der Meere vor unsicheren und umweltgefährdenden Schiffen angenommen. Kernelement ist insbesondere die Einrichtung eines externen Bewertungsverfahrens (Audit) hinsichtlich der flaggenstaatlichen Aufgabenerfüllung durch die IMO. Deutschland hatte schon zuvor in den Gremien der IMO die Einrichtung des bereits im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erfolgreich praktizierten Audit-Verfahrens für die Seeschifffahrt gefordert und konnte für diese Forderung inzwischen Unterstützung durch eine internationale Initiative gewinnen. Die Einzelheiten des von der IMO auf die Gegebenheiten und Verwaltungsstrukturen bei der flaggenstaatlichen Aufgabenerfüllung in jedem Flaggenstaat im Einzelnen abzustimmenden Verfahrens, das zunächst auf freiwilliger Basis angewendet werden soll, wie die Entscheidung über die Zusammensetzung von Audit-Ausschüssen und die Anwendung von objektiven Beurteilungskriterien werden nach der bereits erfolgten Zustimmung des IMO-Rates im Juni 2002 in

einem besonderen Ausschuss entwickelt. Die zügige Annahme der Vorschläge bereits durch die 23. IMO-Vollversammlung im November 2003 wird von Deutschland gemeinsam mit den Teilnehmerstaaten der Tokio-Konferenz gefordert.

Die Bundesregierung wird darüber hinaus die Häufung der Havarien im Kanal im Zusammenhang mit dem Wrack der „Tricolor“ ab Mitte Dezember 2002 zum Anlass nehmen, in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation darauf hinzuwirken, dass sich alle Reedereien, die ein Schiff bereedern bzw. bereederten, das durch eine von diesem Schiff maßgeblich verursachte Havarie aufgefallen ist oder im Rahmen der Hafenstaatkontrolle mit einer Zugangsverweigerung zu Häfen belegt wurde, einem externen Bewertungsverfahren (Audit) unterziehen müssen, mit dem über die weitere Teilnahme dieser Reederei am internationalen Seeverkehr entschieden wird.

14. Wie ist der gegenwärtige Stand der Umsetzung der europäischen Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle (Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)) in Deutschland und sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Umsetzung dieser Richtlinie im Eindruck der jüngsten Tankerkatastrophe Regelungsbedarf, der über die Vorgaben der Richtlinie hinausgeht?

Die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat in der Fassung nach der Änderung durch die Richtlinie 2001/106/EG wurde durch die Vierte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 25. September 2002 (BGBl. I S. 3762) mit Wirkung zum 22. Juli 2003 umgesetzt. Zeitgleich wird die textidentische Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in Kraft gesetzt.

Deutschland hat bereits ab dem Haushalt 2002 rechtzeitig die erforderlichen personellen Ressourcen bereitgestellt und neue Besichtiger rekrutiert. Deutschland wendet mit seinen EU-Partnern die verschärften Kontrollmechanismen bereits ab Januar 2003 an.

Die jüngste Tankerkatastrophe bestätigt die Notwendigkeit der aus der Erika-Havarie entwickelten Maßnahmen, die unter anderem zur Änderung der Hafenstaatkontrollrichtlinie führten. Die Bundesregierung ist daher zuversichtlich, dass insbesondere die obligatorischen erweiterten Kontrollen für Risikoschiffe, aber auch die verschärften Regelungen für Zugangsverweigerungen eine deutliche Verbesserung der Schiffssicherheit nach sich ziehen. Grundsätzlich sieht die Bundesregierung keinen weiteren Bedarf an Maßnahmen.

15. Wenn ja, welche diesbezüglichen Überlegungen und konkreten Schritte hat die Bundesregierung dazu bisher angestellt bzw. ergriffen?

Ausgehend von den Schlussfolgerungen des Rates zur Prestige-Havarie wurde die See-Berufsgenossenschaft (See-BG) angewiesen, insbesondere Ein-Hüllen-Tanker besonders kritisch zu kontrollieren und sicherzustellen, dass – abhängig von der Personalausstattung im Einzelfall – nach Möglichkeit kein Risikoschiff einen deutschen Hafen ohne vorgeschriebene Kontrolle verlässt.

Die Besichtiger der See-BG werden in der Regel für flaggen- und hafenstaatliche Aufgaben eingesetzt. In Konfliktfällen wird die See-BG entsprechende Prioritäten setzen.

16. Hat die Bundesregierung in den bilateralen Gesprächen mit der französischen Regierung nach der Havarie der „Prestige“ die von der EU-Kommission kritisierten Vollzugsdefizite bei der Umsetzung der Hafenstaatkontrolle in Frankreichs Häfen angesprochen und welche Auskünfte hat die französische Seite hierzu erteilt?

Die EU-Kommission hat die Mitgliedstaaten aufgefordert, ihren Verpflichtungen bei der Hafenstaatkontrolle konsequent nachzukommen. Frankreich hatte als Folgerung aus dem Tankerunglück „Erika“ angekündigt, das für die Kontrollen erforderliche Personal erheblich aufzustocken.

Die französische Kontrollquote wurde auch auf der 34. Sitzung des Hafenstaatkontrollausschusses im Mai 2001 in Brügge angesprochen. Angesichts eines angekündigten Vertragsverletzungsverfahrens der EU gegen Frankreich und Irland befasste sich auch die 35. Sitzung des Hafenstaatkontrollausschusses im Mai 2002 in Halifax damit.

Die Defizite rühren nach französischen Aussagen im Wesentlichen aus einer unerwartet hohen Fluktuation der Besichtiger (Altersruhezeitregelung), deren Rekrutierung wegen ungünstiger Rahmenbedingungen nicht einfach sei. Hinzu komme eine mindestens 2-jährige Zusatzausbildung, bevor die Besichtiger im operationellen Betrieb eingesetzt werden könnten. Vor dem Hintergrund der Aktivitäten der Kommission und der Erklärungen Frankreichs ist eine weitere bilaterale Initiative zu diesem Thema nicht erforderlich.

17. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um auf eine beschleunigte Umsetzung des bereits beschlossenen Konzepts einer verstärkten Hafenstaatkontrolle hinzuwirken?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen. Die Bundesregierung hat frühzeitig insbesondere die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt und ist somit in der Lage, bereits vorzeitig die verschärften Kontrollregeln anzuwenden.

18. Wie bewertet die Bundesregierung Bestrebungen, Lotsen in das Meldesystem der Hafenstaatkontrolle einzubeziehen?

Nach Artikel 13 der Hafenstaatkontrollrichtlinie sind Lotsen bereits heute eine wichtige Informationsquelle für die Hafenstaatkontrolle. Es wird begrüßt, dass die damit verbundenen Verpflichtungen der Lotsen noch einmal ausdrücklich betont werden.

19. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, dass auch in Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft bei den durchgeführten Kontrollen gemäß der Hafenstaatkontrolle aus Zeit-, Personal- und Kostengründen selten die Risikoschiffe kontrolliert werden, sondern eher Schiffe, bei denen weniger Probleme zu erwarten sind?

Der Bundesregierung liegen solche Erkenntnisse nicht vor. Die See-BG untersucht nur Schiffe, die von der Datenbank SIRENAC zur Besichtigung freigegeben sind. Das sind Schiffe, für die Anhaltspunkte vorliegen, die eine Kontrolle nahe legen. Sie wendet dabei die festgelegten Selektionskriterien an.

Angesichts der Verteilung der ankommenden Schiffe auf die deutschen Häfen und den dort für die Hafenstaatkontrolle zur Verfügung stehenden Ressourcen kann nicht jedes zur Kontrolle freigegebene Schiff kontrolliert werden. Dies ist nach der Pariser Vereinbarung auch nicht erforderlich. Mit Ausnahme des Jahres 2001 (unerwartet hohe Personalabgänge) erfüllt Deutschland seit 1982 die Anforderungen der Richtlinie und der Pariser Vereinbarung, wonach 25 % der ankommenden Schiffe zu kontrollieren sind.

Eine gleichmäßige Verteilung dieser Quote auf alle Häfen ist nicht angezeigt, da Risikoschiffe sich unterschiedlich auf die Anlaufhäfen verteilen: So kommen z. B. in Bremerhaven überwiegend neue Containerschiffe an, während in Wilhelmshaven Öltanker das Bild prägen.

20. Wer trägt die Kosten, wenn ein Schiff gemäß einer durchgeführten Kontrolle als nicht seetauglich eingestuft und am Auslaufen gehindert wird?

Gemäß Artikel 16 der Hafenstaatkontrollrichtlinie sind im Falle einer Festhaltung alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten vom Eigentümer oder Betreiber des Schiffes abzugelten.

21. Wie viele Schiffe wurden in den letzten 5 Jahren gemäß der Hafenstaatkontrolle durchschnittlich in deutschen Häfen kontrolliert und wie hoch ist der Anteil der kontrollierten Schiffe in Abhängigkeit von Anzahl, Schiffsgrößen und Flaggen?

1998: 1 614 Schiffe, das sind 26,2 % der individuellen Ankünfte,

1999: 1 765 Schiffe, das sind 25,3 % der individuellen Ankünfte,

2000: 1 804 Schiffe, das sind 25,87 % der individuellen Ankünfte,

2001: 1 475 Schiffe, das sind 21,78 % der individuellen Ankünfte,

2002: 1 770 Schiffe, das sind 26,15 %* der individuellen Ankünfte.

* Diese Zahl wird vom Datenzentrum in St. Malo noch um Korrekturfaktoren bereinigt und wird bereinigt bei rund 26 % liegen.

Bezüglich der Schiffsgrößen und Flaggen bei Kontrollen in deutschen Häfen liegen keine ausreichenden statistischen Angaben vor.

22. Wie oft wurden in den letzten 5 Jahren bei Hafenstaatkontrollen Mängel festgestellt, wie verteilten sich die Mängel und wie oft ist eine Seeuntauglichkeit festgestellt worden?

1998: 859 Mängel*, 92 Festhaltungen, das sind 5,70 % der überprüften Schiffe,

1999: 849 Mängel*, 115 Festhaltungen, das sind 6,51 % der überprüften Schiffe,

2000: 992 Mängel*, 165 Festhaltungen, das sind 9,15 % der überprüften Schiffe,

2001: 845 Mängel*, 111 Festhaltungen, das sind 7,52 % der überprüften Schiffe,

2002: 834 Mängel*, 113 Festhaltungen, das sind 6,38 % der überprüften Schiffe.

* In der Regel werden pro Schiff mehrere Mängel festgestellt.

Die meisten Mängel entfielen der Reihe nach auf

- Lebensrettungseinrichtungen,
- Feuerbekämpfungseinrichtungen,
- generelle Sicherheit (z. B. auch Strukturmängel),
- Sicherheit der Navigation,
- MARPOL-Verstöße,
- Zertifikate und Dokumente,
- Freibordmängel (Dichtigkeit der Luken- und Außenverschlüsse etc.),
- Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord.

23. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Erklärung der See-Berufsgenossenschaft, dass wegen Personalmangels in Deutschland nicht die von der EU vorgeschriebene Quote für eine Hafenstaatkontrolle erfüllt werden kann?

Diese Erklärung der See-BG ist der Bundesregierung nicht bekannt. Im Übrigen wird auf die Antworten auf die Fragen 14 und 21 verwiesen.

24. Wie viele Beschäftigte der See-Berufsgenossenschaft führen Hafenstaatkontrollen durch?

Derzeit nehmen bei der See-BG 39 Mitarbeiter (inkl. Verwaltung) Aufgaben der Hafenstaatkontrolle wahr. Dabei muss beachtet werden, dass diese – abgesehen von 3 Exklusivbesichtigern für die Hafenstaatkontrolle – auch für Flaggenstaataufgaben eingesetzt werden.

25. Wie entwickelten sich die Beschäftigtenzahlen der in den europäischen Staaten mit den Hafenstaatkontrollen beauftragten Behörden und Einrichtungen seit Inkrafttreten der EU-Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle?

Diese Zahlen werden alle 3 Jahre aktualisiert. Für 2001 liegen aus den EU-Staaten folgende Zahlen über Beschäftigte vor:

Staat	Vollzeit	Teilzeit	Gesamt
Belgien	8	0	8
Dänemark	0	30	30
Finnland	1	24	25
Frankreich*	18	19	37
Deutschland	0	29	29
Griechenland	15	4	19
Island	0	1	1
Irland	Es liegen keine Zahlen vor.		
Italien	0	148	148
Norwegen	0	62	62

Staat	Vollzeit	Teilzeit	Gesamt
Portugal	4	7	11
Spanien	0	27	27
Schweden	0	45	45
Niederlande	6	1	7
Vereinigtes Königreich	0	87	87

* Zahlen für 1998; Frankreich hat im Jahr 2001 keine Angaben gemacht.

In Deutschland hat sich seit Inkrafttreten der Richtlinie 1995 die Anzahl der Besichtiger für die Hafenstaatkontrolle mehr als verdoppelt. Allein von 2001 auf 2002 hat sich die Anzahl der Besichtiger um 10 erhöht (vgl. auch Antwort auf Frage 24).

26. Durch welche Regelungen wurde die europäische Richtlinie zu Klassifikationsgesellschaften (Richtlinie 97/58/EG der Kommission vom 26. September 1997 zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden) in Deutschland umgesetzt und sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Umsetzung dieser Richtlinie im Eindruck der jüngsten Tankerkatastrophe Regelungsbedarf, der über die Vorgaben der Richtlinie hinausgeht?

    Wenn ja, welche diesbezüglichen konkreten Überlegungen und Schritte hat die Bundesregierung dazu bisher angestellt?

Die Bundesregierung hat die genannte Änderungsrichtlinie 97/58/EG durch Artikel 1 der Ersten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 18. September 1998 umgesetzt. Im Hinblick auf die am 19. Dezember 2001 erlassene Richtlinie 2001/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur weiteren Änderung der Richtlinie 94/57/EG, die bereits durch Artikel 1 der Vierten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 25. September 2002 in deutsches Recht umgesetzt worden ist, sieht die Bundesregierung derzeit keinen weiteren aktuellen Regelungsbedarf. Nach Einschätzung der Bundesregierung ist mit Annahme der Richtlinie 2001/105/EG als Teil des so genannten Erika I-Pakets bereits ein wichtiger Schritt für eine weitere Verbesserung der Überwachung der Klassifikationsgesellschaften getan worden. Mit dieser Richtlinie werden u. a. die Verantwortung der Klassifikationsgesellschaften europaweit geregelt und bestimmte Überwachungspflichten auf die Europäische Kommission übertragen, die damit neben den Mitgliedstaaten EU-weit einen einheitlichen, hohen Sicherheitsstandard sicherstellen wird.

27. Wie ist der gegenwärtige Stand der Umsetzung der europäischen Verordnung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankschiffen (Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates) in Deutschland sowie in den Mitgliedstaaten der EU?

Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Ein-Hüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates bedarf keiner gesonderten Umsetzung in deutsches Recht. Die Verordnung ist am 27. März 2002 in Kraft getreten und gilt seit dem 1. September 2002. Die Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

28. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeiten, eine unbeschränkte Haftung der Eigner, Reedereien, Charterer und Verlader bzw. Ladungseigentümer einzuführen?

Der Umfang der Haftung des angesprochenen Personenkreises ist weitgehend durch internationale Übereinkommen – und diese umsetzend durch nationales Recht – geregelt. Für Öltanker gilt ein besonderes Haftungsregime.

1. Allgemein geltende Regelungen

Es ist zwischen der Haftung des Schiffseigentümers, des Reeders und Charterers auf der einen Seite sowie der Haftung des Verladers bzw. Ladungseigentümers auf der anderen Seite zu unterscheiden.

Was die Haftung des Schiffseigentümers, des Reeders und des Charterers angeht, so ist darauf zu verweisen, dass es einem althergebrachten, in allen Seerechtsnationen verankerten Prinzip entspricht, dass der Reeder für die Gesamtheit der sich aus einem Schiffsunfall ergebenden Ansprüche nur beschränkt haftet. Der Grund hiertür liegt in der Erkenntnis, dass eine unbeschränkte Haftung angesichts der enormen Haftungsrisiken bei einem Schiffsunfall den Reeder in seinem wirtschaftlichen Dasein in unangemessener Weise gefährden und damit das Fortbestehen von Reedereibetrieben in Frage stellen würde.

Nach dem allgemeinen in Deutschland geltenden System der globalen Haftungsbeschränkung, das auf dem derzeit in 38 Staaten geltenden Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) beruht, haftet der Reeder grundsätzlich unbeschränkt mit seinem ganzen Vermögen, kann jedoch seine Haftung durch Errichtung eines Haftungsfonds oder durch Einrede im Prozess beschränken. Beschränkungsberechtigt sind der Schiffseigentümer, der Charterer, der Reeder und der Ausrüster des Schiffes, der Berger oder Retter sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden eine der o. g. Personen haftet. Die Haftungssummen sind so bemessen, dass sie einen Großteil der Schäden abdecken.

Angesichts der Verankerung des Systems der globalen Haftungsbeschränkung in allen Schifffahrtsnationen und der Bedeutung, die dieses System für die Schifffahrt hat, erscheint es ausgeschlossen, dass sich die internationale Staatengemeinschaft für eine Abschaffung dieses Systems aussprechen wird. Eine Abschaffung dieses Systems allein in Deutschland würde zu einer nicht vertretbaren Weftbewerbsverzerrung führen. Realistischer erscheint dagegen, den Gläubigerschutz durch eine Erhöhung der Haftungssummen zu verbessern. Was die allgemeine Haftungsbeschränkung anbelangt, so ist eine Erhöhung der in dem Übereinkommen von 1976 festgesetzten Haftungssummen durch das

Protokoll von 1996 zur Änderung des genannten Übereinkommens erfolgt. Deutschland hat dieses Protokoll am 3. September 2001 ratifiziert. Mangels Vorliegens von 10 Ratifikationen – das Protokoll wurde bisher nur von Australien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Norwegen, Russland, Sierra Leone und dem Vereinigten Königreich ratifiziert – konnte das Protokoll jedoch noch nicht völkerrechtlich in Kraft treten.

Ein vergleichbares System gilt nicht für Verlader bzw. Ladungseigentümer. Diese haben mithin nicht die Möglichkeit der sog. globalen Haftungsbeschränkung.

II. Sonderregelungen für Öltanker

Für Öltanker gelten folgende Regelungen:

a) Aus den oben bereits genannten Gründen ist die Haftung für die Eigentümer von Öltankern ebenfalls beschränkt, und zwar nach dem Übereinkommen über die Zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung des Protokolls von 1992 (BGBl. 1996 II S. 670 ff.). Die Höhe der Haftungsbeschränkung ist von der Größe des Schiffes abhängig. Gegenwärtig haftet der Eigentümer bis zu einem Betrag von ca. 80 Mio. Euro. Am 1. November 2003 erhöht sich dieser Betrag auf ca. 120 Mio. Euro (s. Verordnung des Bundesministeriums der Justiz vom 22. März 2002, BGBl. 2002 II S. 943 ff.). Das Schiff muss entsprechend versichert sein.

b) Sind die Schäden so hoch, dass sie durch die Leistung der Versicherung nicht abgedeckt werden, tritt der International Oil Pollution Compensation Fund 1992 ein. Er trägt Schäden von bis zu ca. 180 Mio. Euro. Dieser Betrag erhöht sich am 1. November 2003 auf ca. 270 Mio. Euro (s. oben genannte Verordnung des Bundesministeriums der Justiz vom 22. März 2002). Der Fonds wird aus Beiträgen der Mineralölwirtschaft gespeist.

c) Die Bundesregierung setzt sich – mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weiteren Staaten – für die Schaffung eines zusätzlichen Haftungsfonds ein. Im Mai 2003 führt die IMO eine Diplomatische Konferenz durch, die voraussichtlich ein entsprechendes Übereinkommen beschließen wird. Der Europäische Rat hat sich für die Ratifizierung des Übereinkommens durch alle Mitgliedstaaten und seine schnelle Umsetzung ausgesprochen. Die Entschädigungshöchstbeträge werden nochmals deutlich heraufgesetzt; die EU-Mitgliedstaaten streben eine Entschädigungssumme von 1 Mrd. Euro pro Schadensfall an.

Das geschilderte System, das sowohl Schiffseigentümer/Reeder als auch die Mineralölindustrie, und damit Charterer bzw. Ladungseigentümer in die Haftung einbezieht, hat sich bei der Abwicklung der Schäden grundsätzlich bewährt. Ob auf internationaler Ebene eine Bereitschaft zur Einführung einer unbeschränkten Haftung des Schiffseigentümers über die bereits geregelten Fälle der vorsätzlichen Schadensverursachung hinaus besteht, ist zweifelhaft.

29. Wie weit ist das Verfahren zur Einrichtung einer Europäischen Seesicherheitsagentur, zu der am 10. Januar 2002 von der EU-Kommission der gemeinsame Standpunkt des Rates an das Europäische Parlament übermittelt wurde (2000/0325 COD), gediehen und wann ist mit einer Arbeitsaufnahme der neuen Agentur zu rechnen?

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. EG Nr. L 208 vom 5. August 2002 S. 1) hat die Europäische Union ein wichtiges Instrument verabschiedet, das die Wirk-

samkeit der Gemeinschaftsvorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr signifikant verbessert. Die Agentur wird die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Umsetzung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr unterstützen. Gemäß Artikel 23 der Verordnung soll die Agentur innerhalb von 12 Monaten nach ihrem Inkrafttreten ihre Arbeit aufnehmen. Am 4. Dezember 2002 fand eine erste Sitzung des Verwaltungsrats statt; in einer weiteren Sitzung am 20. Januar 2003 soll die Ernennung des Direktors beraten werden.

Da noch nicht geklärt ist, wo die Agentur ihren endgültigen Sitz haben wird (Entscheidung der Staats- und Regierungschefs), wird sie vorläufig in Brüssel arbeiten. Damit kann die Agentur ihre Arbeit 6 Monate früher als vorgesehen aufnehmen.

30. Wie soll das Havariekommando in die europäische Seesicherheitsagentur integriert werden?

Das Havariekommando ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer zum Aufbau und zur Durchführung eines gemeinsamen Unfallmanagements auf Nord- und Ostsee. Weder die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr noch die Bund-Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos sehen eine Integration des Havariekommandos in die Agentur vor.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333